

高速火車系統的目的

- 提供一個新的來往城市連接主要大都會地區的高速交通模式。
- 與國際機場、公共運輸和高速公路連接。
- 以對本州獨特天然資源之敏感和保護方式，提供另類交通。
- 制定一個實際和經濟有力的交通系統，分段實施，其收入將超出營運和維修所需。

系統利益

高速火車有眾多好處。

- **保護我們的環境：**削減超過一百二十億磅的溫室氣體排放。
- **減少依賴化石燃料：**每年可減少使用至一千二百七十萬桶的石油。
- **加強經濟：**通過火車系統帶來之預期經濟成長，到2035年在加州創造至450,000永久的工作。
- **更佳連接：**提供比乘飛機更安全、更快和更具成本效益的選擇；幫助紓解本地機場的過擠情況。
- **改善目前的基建：**消除目前人車爭路問題，安裝圍欄，新的交通燈系統和額外鐵軌。
- **節省乘客費用：**提供比乘飛機或開車較便宜的來往城市交通。

高速火車系統之需要

- 預期加州人口到2030年增長百分之三十至四十。
- 來往地區之間之交通需求增加。
- 本地高速公路和機場之行車延遲和交通阻塞，每年耗費二百億元。
- 因為擴展高速公路和機場，造成空氣質素變差和惡化，以及影響天然資源。
- 交通擠塞每年因浪費燃料和通勤者的時間損失，規費約二百億元。

將進行分析的環境議題包括

- 交通
- 空氣質素
- 噪音和振盪
- EMI/EMF
- 公共事業和能源
- 生物資源和濕土
- 水文學和水資源
- 地質，土壤，震態
- 危險材料 / 廢物
- 安全和保安
- 社會經濟，社區和環境公義
- 本地發展，車站計劃和土地使用
- 農地
- 公園，康樂和空地
- 美學和視覺質素
- 文化資源
- 施工方法和影響
- 累積和次要影響
- 紓緩措施
- Section 4(f) & 6(f)評估
- 無可避免之不利影響

詳情

加州高速鐵路局致力在HST環境評審期內為公眾提供最新消息和鼓勵公眾參與。認識工程和參與有多種方法。

聖荷西至 Merced 段

查詢電話：800-881-5799

網頁：www.cahighspeedrail.ca.gov – 請在 Library 部份參看閱 San Jose to Merced 頁

電郵：highspeedrail@circlepoint.com

要求簡報者：如你是一個社區機構成員，希望我們在你的機構一個會議中做簡報或報告最新消息，請聯絡我們。

Para más información, por favor llame al 1-800-881-5799, o visite la Página Web www.cahighspeedrail.ca.gov

三藩市至聖荷西段

查詢電話：510-587-8640

網頁：www.cahighspeedrail.ca.gov – 請在 Library 部份參看閱 San Francisco to San Jose 頁

Merced 至 Fresno 段

查詢電話：559-221-2636

網頁：www.cahighspeedrail.ca.gov – 請在 Library 部份參看閱 Merced to Fresno 頁

Để nghe đề nghị này bằng tiếng Việt, xin gọi: 1-800-881-5799

聖荷西至 Merced 段 高速火車 (HST) 工程 EIR/EIS

最新消息，2010 年冬季



關於加州高速火車 (HST) 系統

加州高速鐵路局（鐵路局）目前正建議興建從北加州由三藩市灣區和沙加緬度，穿過中央谷地至南加州的洛杉磯，橙縣和聖地牙哥的高速火車服務。此快速、安全和可靠的系統，預料到2030年每年可載客多至九千三百萬人。決定整體路線和車站的全面環境研究，已於2005年和2008年完成。加州選民在2008年十一月通過發行九十九億五千萬元的債券，幫助推動計劃，目前與工程有關的環境研究正在進行中。

關於聖荷西至 Merced 段

在2008年七月，鐵路局選擇了從 Pacheco Pass 經聖荷西至三藩市，作為連接灣區與中谷區之網絡選擇。新選的 Pacheco Pass 另類網絡包括聖荷西和 Gilroy 之間、經 Pacheco Pass，穿過 San Joaquin Valley 和北向 Merced 之一般線路，將在工程的環境影響報告中作進一步研究。但是，由於最近法庭的判決，鐵路局已重開有關的環境文件，並在處理法庭識別之議題，作為修訂和重新派發之環境文件部份。鐵路局在根據 CEQA 對修改計劃環境影響報告做出新檢定決定之前，將考慮修改的材料和整份紀錄。鐵路局並將對一個連接灣區與中谷區的網絡選擇，做出一個新的計劃決定，在工程層次進行研究。法庭裁決並未規定鐵路局停止工程之環境評審工作。在工程層次已作研究之通道，將延長約 125 哩，從連接三藩市往聖荷西高速火車一段之聖荷西 Diridon 火車站開始，向南經 Gilroy 然後向東穿過多山的 Pacheco Pass 至 Chowchilla，連接 Merced 至 Fresno 高速火車段。計劃將在聖荷西、Gilroy

和 Merced 設置車站。鐵路局 / 聯邦鐵路管理局 (FRA) 最後灣區往中谷計劃環境影響報告 / 環境影響聲明 (EIR/EIS) 全面說明計劃之線路，詳情可瀏覽網頁 <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.asp?p=8052>。

環境評審過程

在2009年二月，鐵路局和 FRA 根據加州環境質素法 (CEQA) 和國家環境政策法 (NEPA) 的規定，開始了一個從聖荷西至 Merced 段之工程環境評審。在2009年三月，計劃舉行多個範疇會議，徵詢環境影響報告 / 聲明應分析之議題範圍。在這些會議提供的意見和其他評論，已經包括一個另類分析 (AA) 報告內，提供初步之線路、車站和設計選擇以供考慮。計劃然後使用已設定之標準評估初步線路，並在2009年十一月一個講習會上，與聯邦鐵路局及鐵路局共同評審選擇評估。FRA 和鐵路局在講習會中，初步識別應向前推進進行環境影響報告 / 聲明的線路、車站和設計選擇。這些建議已於十二月初提交給 CHSRA 董事會，並在2009年十二月和2010年一月與公眾分享。草本分析報告將於2010年春季可供公眾評審。在評審和總結所有評論之後，將會編印分析報告定本。後面各頁的地圖，摘要說明講習會和董事會會議之結果。

另類分析報告標準

該另類分析報告紀錄依據如下的特定標準各個另類之初步評估（有關另類分析方法詳情，請瀏覽網頁 <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.asp?p=8300>）。

環境評審程序



*在整個環境評審過程中，公眾均有參與。

目的

最大乘客量 / 收入潛力

連接和使用之最大限度

儘量減少營運和資本費用

標準

旅程時間
路線長度

聯合運輸連接

營運和維修議題與費用

評估措施

- 土地使用
- 施工可行性
- 干擾地區和社區減至最低
- 對環境資源影響減至最低
- 對天然資源影響減至最低

環境評審考慮的線路

聖荷西至 Merced 段整體分為五個部份，每個部份有多個建議之線路選擇。

在以下的地圖裡，每個部份之線路選擇都以顏色標出該地圖上的重要議題說明。實線表示經識別向前推進做環境影響報告 / 聲明之線路選擇。虛線表示可能會被撤銷

之線路選擇。有關篩選線路選擇所用標準以及撤銷不再進一步分析之線路說明詳情，請瀏覽鐵路局網頁 www.cahighspeedrail.ca.gov 或來自 2009 年 CHSRA 董事會

(第十三項目) 之材料，見網頁 <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/library.sp?p=4856&year=2009>。

聖荷西至 Merced 段 (聖荷西至美喜德) - 線路選擇

